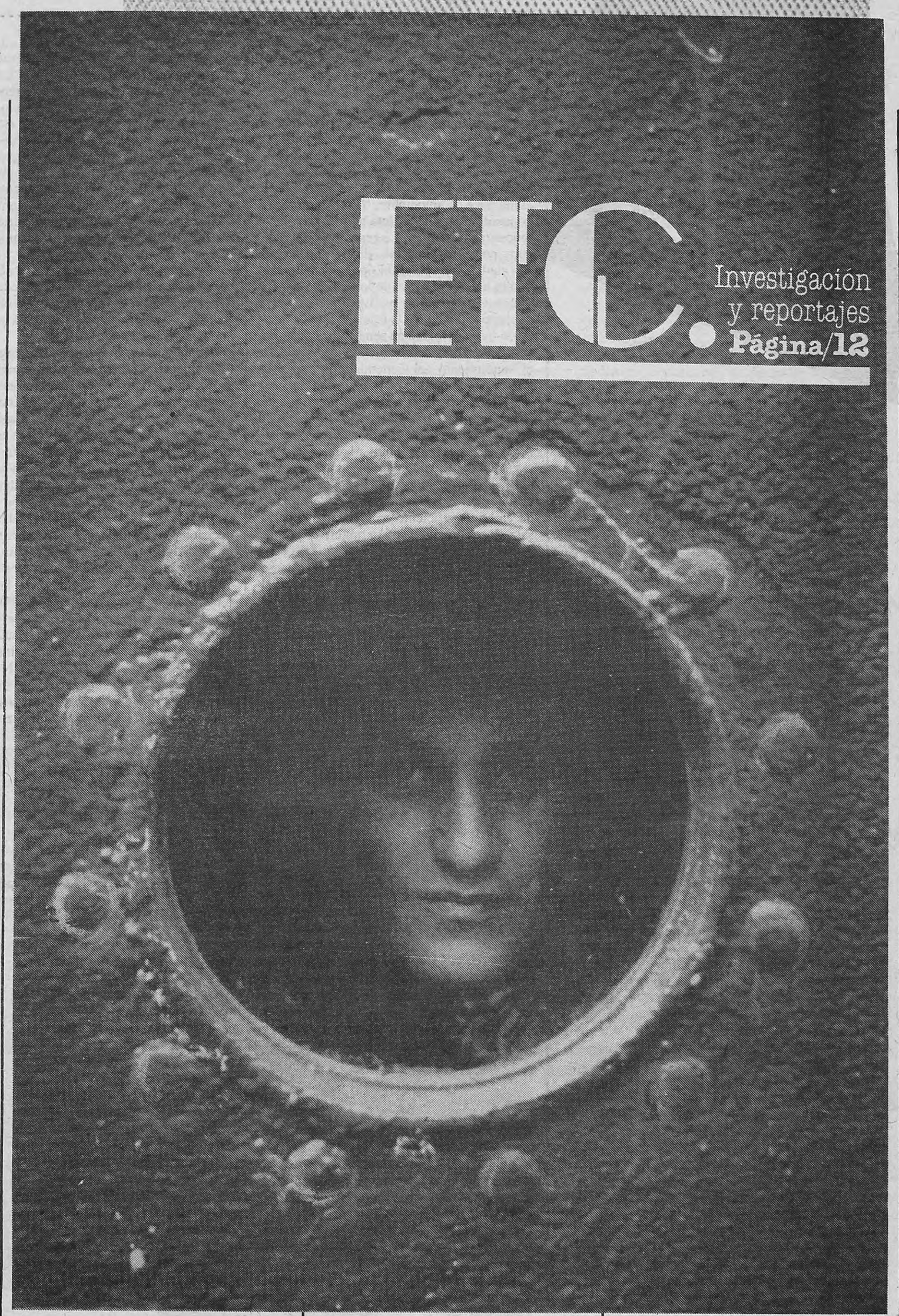
En la noche del Día de los Muertos, hace exactamente un año, el alíscafo "Flecha del Litoral" naufragaba en el Río de la Plata. El número real de víctimas, las causas del siniestro y sus posibles responsables son parte de un misterio aún no resuelto y del que casi nadie quiere hablar. Las claves están bajo las aguas turbias, en esa masa de chatarra que alguna vez fue casco de la nave y que el río parece haberse tragado.

Por Adriana Schettini



EL ALISCAFO QUE NADIE QUIERE ENCONTRAR

A las 19.57 la voz del capitán, Juan Carlos Jarsún, se mostró preocupada: "Estoy perdiendo el control. Hay incendio. Estoy entre El Cholo y el canal". A las 19.58 la cinta magnetofónica registró el último contacto: "Estoy fondeado, con fuego a bordo. Preparo las balsas".

El domingo 2 de noviembre de 1986 se incendió y hundió el alíscafo *Flecha del Litoral* de la empresa Alimar que había partido a las 19.15 de la ciudad uruguay de Colonia con 103 pasajeros y 9 tripulantes hacia el puerto de Buenos Aires. El fuego se inició en la sala de máquinas cuando se encontraba a 3 millas al norte del kilómetro 22 del canal de acceso.

De allí en más en el *Flecha del Litoral* comenzó el infierno de llamas, gritos, humo y la búsqueda desesperada de una salida cuando la nave ya había sido ganada por el fuego. El resultado del siniestro fueron 4 muertos, 10 desaparecidos y 60 heridos de gravedad. Cinco personas fueron internadas con importantes quemaduras, algunas fallecieron a los pocos días como consecuencia de las heridas. Los sobrevivientes aclararon que al número de desaparecidos declarado oficialmente debían sumarse quienes viajaban sin pasaje y que por tanto no habían sido contabilizados.

Aquella noche del 2 de noviembre las víctimas fueron rescatadas, tras permanecer durante horas en balsas, por los alíscafos *Farallón* y *Colonia del Sacramento*, de la misma empresa que el *Flecha del Litoral* y por el guardacosta GC-92 de la Prefectura Naval Argentina.

"Ardió anoche un alíscafo", titularon los diarios del lunes 3 de noviembre. "Tragedia en el Río de la Plata", dijo *El Día* en Montevideo. El otro matutino de la capital uruguaya, *El País*, también se hizo eco del accidente: "Terror en el río: un alíscafo se incendió", anunció en primera plana. Durante días los sobrevivientes se convirtieron en los protagonistas obligados de los noticieros de televisión, presas codiciadas de los reporteros de radio y motivo de escándalo de todo aquel que alguna vez había viajado o pensado viajar en alíscafo. Entonces, la nave incendiada y hundida estaba en la opinión pública.

Hoy, a un año del suceso, la noticia se hundió definitivamente junto con el alíscafo. Sin embargo, aún quedan preguntas por responder y enigmas por develar. ¿Cuáles fueron las causas reales del incendio? ¿Tenía la nave los elementos necesarios para controlar el fuego? ¿Qué tipo de inspección había realizado la Prefectura al otorgarle autorización para transportar pasajeros? ¿Cuántos eran y qué sucedió con los cuerpos de los desaparecidos? Sólo el río conoce el secreto. ¿Viajaban polizones en el *Flecha del Litoral*? La Prefectura Naval no lo niega, pero dice qué la responsabilidad en tal caso sería de la Prefectura uruguaya. El casco permanece en el fondo del Río de la Plata a una profundidad de no más de siete metros. El sentido común no alcanza para explicar cómo la Prefectura logró rescatar en diez días el avión One Eleven de Austral hundido en el Río de la Plata, en tres días el Aerocomander de Crónica y la misma noche del accidente el avión con los bailarines del teatro Colón, no logra al cabo de un año localizar el casco de una nave que en el momento de hundirse había sido avistada por otras embarcaciones. El capitán del barco no quiere hablar del tema, la Marina tampoco. Muchos de los sobrevivientes y familiares de las víctimas se unen, curiosamente, al pacto de silencio. La Prefectura declara que los alíscafos están hechos de aluminio y que por tanto en caso de incendio sólo puede escapar a las llamas la pequeña superficie que está en contacto directo con el agua. ¿Qué seguridad ofrecen, entonces, en la actualidad estas embarcaciones que Alberto Olmedo recomienda en su programa de televisión? La empresa Alimar, en plena campaña de promoción de viajes de fin de semana al Uruguay, ha decidido olvidar aquel trágico 2 de noviembre.

Ante el misterio, se multiplican las hipótesis. Las conjeturas, el silencio, las inferencias y deducciones constituyen el cuerpo de la investigación sobre el accidente del *Flecha del Litoral*, caso que si bien aún no ha sido cerrado por la Justicia ni la Prefectura, ya no despierta urgencias ni desvelos en quienes están encargados de aclarar los hechos y determinar responsabilidades.

Jura decir la verdad

Dos días después del hecho, Graciela Giacove, una maestra jardinera que aquel domingo volvía –como tantas otras veces– de visitar a su familia en el Uruguay, decidió presentarse a declarar en el sumario iniciado por la Prefectura. "Soy una sobreviviente del *Flecha del Litoral*", fue su carta de presentación al ingresar al edificio de la zona portuaria. Estas palabras en ese momento resultaron ser la llave para acceder a la amabilidad de los funcionarios que le ofrecían café y la invitaban a sentirse cómoda. La cordialidad del funcionario fue breve. Llegó a su fin cuando Graciela Giacove se refirió a la falta de salvavidas, el estado de descuido en que se encontraba el alíscafo que ya sumaba 20 años de vida útil y la negligencia por parte de los tripulantes que "al zarpar pasaron por los parlantes el aviso de la boutique que ofrecía múltiples productos a bordo pero que no fueron capaces de explicar cómo se colocaba un salvavidas y qué hacer en caso de accidente". A casi un año de aquel día,



Graciela Giacove recuerda que llegado ese punto de su denuncia "el subprefecto segundo que me tomaba declaración me aclaró que yo podía estar alterada en mis facultades como consecuencia del hecho traumático vivido pero que si levantaba falso testimonio, esto podía volverse en mi contra". "Yo no podía soportar que después de todo lo sucedido me trataran de loca", aclara Giacove. Y una vez más manifestó que "producido el accidente vio la falta de elementos para superarlo: eran insuficientes los salvavidas y las balsas, no había remos ni bengalas". "Los papeles estaban en orden", le contestó, eficiente, el funcionario de la Prefectura. "Sí, pero cuando se produjo el incendio yo no podía subirme a un papel para salvarme", respondió la pasajera.

Por aquellos días los testimonios de los náufragos eran coincidentes: "Los botes salvavidas estaban pinchados", declaró una sobreviviente en el programa radial *Magdalena bien temprano*. "Hubo gente que no tenía salvavidas –agregó– porque la mayoría eran de tamaño chico, como para niños, y la tripulación en ningún momento dijo lo que estaba pasando". "La evacuación se demoró hasta último momento cuando podrían haberlo hecho antes sin correr demasiados riesgos", afirmó Alberto Oscar Pensado.

"El camarero Carmelo Luzzi dio la orden de abandonar la nave cuando estábamos tapados por el humo y la puerta ya se había incendiado", continúa su relato Graciela Giacove. "Luzzi y un hombre vestido con mameluco blanco bajaron a buscar un matafuego. Cuando volvieron yo no podía creer lo que veía: traían un matafuego más chico que el que yo llevo en mi auto". "No voy a poder olvidar jamás –asegura la pasajera– la imagen de Luzzi: un hombre lívido, desencajado que golpeaba con los puños hasta lograr abrir una pequeña escotilla en el techo –justo arriba de mi asiento– para que lográramos salir".

Junto al recuerdo del camarero al que los sobrevivientes describen como un héroe que murió luego de hacer todo lo posible para salvar a los pasajeros del *Flecha del Litoral*, Graciela Giacove evoca a un hombre canoso, cuarentón, cuyo nombre desconoce y a quien quiere volver a ver. "Yo me había tirado al agua por miedo a morir quemada –explica–, él venía con dos salvavidas y le dijo a su mujer que se sacara el tapado de piel y se arrojara al río. Yo lo miré con desesperación. Sólo pude decirle: por favor, no sé nadar. Fue suficiente para que ese hombre me diera su salvavidas".

Socios del silencio

En noviembre de 1986 la empresa Alimar no rechazaba a la prensa. Julio López, el gerente de Operaciones "se cansó de explicar a cuanto periodista se le acercara, los pormenores del accidente", publicó *Clarín* el martes 4 de noviembre. "Prefectura realizó inspecciones de la flota hace muy poco y todo estaba en orden. La gente, en la desgracia y por el nerviosismo, dice cosas que no son ciertas", respondió López por aquel entonces ante el reclamo de los sobrevivientes y familiares de las víctimas. "Escuché quejas porque en las balsas había agua –admitió–; eso es lógico en semejante situación. Son las mismas balsas que sirvieron cuando el hundimiento del General Belgrano en la guerra de las Malvinas. Anualmente hay un servicio completo y yo le puedo asegurar que la reciente inspección encontró todo lo pedido y mucho más". "Lo que ocurrió –sintetizó el gerente de Alimar– es que el fuego resultó incontrolable para los matafuegos".

Sin embargo, un punto no resulta claro. El alíscafo debía llevar una batería de dióxido de carbono suficiente para inundar toda la sala de máquinas y así extinguir el fuego. ¿Tenía, realmente, la nave este sistema contraincendio? Y en tal caso, ¿por qué no se utilizó? Algunos se inclinan por la falla del sistema. Otros afirman que en la sala de máquinas una puerta había quedado abierta con lo cual se impedía el correcto funcionamiento del mecanismo que consiste en reducir el oxígeno del ambiente para evitar la propagación del fuego.

Hoy, Alimar ya no quiere hablar del tema. "El gerente me pide que le diga que la empresa no tiene nada que declarar y que si le interesa el tema, recurra a la Prefectura y al Juzgado", respondió a **Página/12** María Cristina Ocampo, secretaria de Gerencia de Alimar. Quizás la elección del silencio resulte prudente en un momento en que esta empresa junto con Alíscafos Belt estableció un "Puente Fluvial" que ofrece servicios diarios entre Buenos Aires y Colonia publicitados como "miniturismo en el Uruguay", y que, además, el pasajero puede completar con "excursiones a Montevideo, Piriápolis, Punta del Este y los balnearios oceánicos de Rocha".

En el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Criminal y Correccional Federal Nº 5, del Dr. Martín Irurzun, Secretaría Nº 14 de Benjamín Zóttelle, la causa aún está lejos de la etapa de sentencia.

El capitán Juan Carlos Jarsún dialogó telefónicamente con **Página/12**. "No tengo nada que decir. Ya hice las declaraciones donde correspondía. Usted tiene derecho a pedirme la nota y yo a negársela", manifestó.

Cristina Torrilli, miembro de la tripulación, luego de dudar, también optó por el silencio. Aun varios de los sobrevivientes y familiares de las víctimas que iniciaron juicios en sede civil por indemnización de daños y perjuicios, se negaron a hablar. La decisión se relaciona, según explicaron, con una reciente propuesta de Alimar para alcanzar un acuerdo extrajudicial. La oferta de la empresa versaría en la mitad de la suma reclamada en la demanda que en el caso de pérdida de vidas humanas oscilaba en noviembre de 1986 en los 120.000 australes. En el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 6, el titular de la Secretaría Nº 12 donde tramitan algunas de estas causas, Santiago Bardi también se asoció al mutismo generalizado.



El 3 de noviembre de 1986 algunos datos eran precisos: el alíscafo había fondeado a la altura del kilómetro 20. La nave accidentada había sido avistada por otras embarcaciones, entre ellas los guardacostas 70 y 12, la lancha 22 de la Prefectura, el alíscafo "Farallón", el ferry "Silvia Ana", el buque tanque "Cabo Blanco", el remolcador "Soledad Rua" y los balizadores "390 B" y "573 B". Aún había otra certeza: el casco hundido y los desaparecidos que



RELATO DE UN NAUFRAGO

Ana Alvarez de Segura fue una de las sobrevivientes de aquella noche del 2 de noviembre. Circunstancialmente fue la primera persona del pasaje en ver el fuego y quien puso sobre aviso a los ocupantes de uno de los salones del aliscafo. Por este motivo, su testimonio puede considerarse clave.

–Comencé a mirar con insistencia por la escotilla cómo el mecánico intentaba apagar las llamas con un trapo. Cuando el muchacho vio que era inútil subió, pasó a mi lado, y fue a avisar a la timonera.

–Es decir que no había un medio de comunicación entre la timonera y la sala de máquinas...

–Ni medios para comunicarse ni nada con lo que se pudiera apagar el fuego ahí abajo porque si hubiera habido un matafuego no hubiera intentado apagarlo a trapazos. Enseguida volvió acompañado con un hombre vestido con uniforme azul, con un matafuego. Pero ya no pudo bajar, el fuego estaba muy próximo a la escalera de la escotilla. Ahí el uniformado le preguntó qué había pasado y el mecánico le dijo que se había prendido un trapo con kerosene, mientras abría el matafuego y lo ponía en la boca de la escotilla. Cuando se terminó la espuma yo pensé que se había apagado, pero enseguida comenzó a salir un humo negro y el mucho me dijo que me fuera lo más atrás que pudiera.

–¿No regresó al salón en que viajaba?

–No, las llamas que ya salían de la escotilla no me dejaban pasar. Así que me fui agarrando de la baranda hacia atrás y entré al salón de popa por la escotilla del techo. Todo el mundo me miraba como si estuviera loca; entonces les dije que se pusieran los salvavidas porque se estaba incendiando el aliscafo, mientras agarraba uno de un asiento vacío. La gente estaba desconcertada, no sabía qué hacer. La azafata comenzó a decir que había un pequeño inconveniente, pero que ya estaba todo controlado, que permanecieran en sus asientos. Y yo, en la otra punta del salón, les decía que no estaba nada controlado y que si se quedaban en sus lugares se iban a asfixiar. En ese momento comenzó a salir humo por una rendija y se paró todo el mundo. A mí no me daban las piernas para subir, fui una de las primeras. Sé que abajo hubo escenas de pánico y gente que se peleaba por los salvavidas, pero eso no lo vi.

–¿Y mientras pasaba esto, qué hacía la tripulación?

–Honestamente no sé. Cuando todavía estaba saliendo la gente por la escotilla de popa al único que vi fue al mecánico que estaba desatando una balsa para que subieran las primeras 25 personas. Yo dejé subir, primero a una señora embarazada y a los chicos, pero cuando vi que ya se iba llenando me tiré. El mecánico nos decía que nos metiéramos debajo del techo de la balsa porque cuando se inflara nos cubriría a todos, pero nunca se infló y mucha gente comenzó a caerse arriba de ese techo; así murió un señor de nuestra balsa, aplastado por la gente y ahogado por el agua que se filtraba en la balsa, que estaba pinchada.

–¿Cuánto tiempo estuvieron en esa balsa?

–Más de una hora. No teníamos nada en la balsa; ni remos ni bengalas, nada de nada. En un momento empezamos a remar con las manos para separarnos del aliscafo porque estaba todo prendido y teníamos miedo de que se nos cayeran pedazos con fuego encima. Y de las bengalas nos dimos cuenta cuando sentimos un helicóptero, que después me dijeron que era un "Puma" de la Prefectura, pero no recogió a nadie. Eso yo pienso que se debe a que no nos vio; ni siquiera teníamos –como dijeron– salvavidas fluorescentes. Ese es otro interrogante que me voy a hacer toda la vida: por qué un helicóptero con capacidad para 20 personas no rescató a nadie.

–Mientras estaban en la balsa, dentro de lo que podía ver, ¿qué sucedía con la gente del barco?

–Arriba ya no quedaba nadie. Yo vi dos balsas más, nunca 5 como dicen que había. Además mucha gente agarrada a los costados de las balsas. Incluso sentíamos muchos gritos de gente que estaba suelta en el agua, era desesperante. Aparte, la balsa era un caos, gente que gritaba, que rezaba, que puteaba, que pedía a los gritos que no la apretaran; era espantoso.

–¿Y cómo los rescataron?

–A nosotros nos rescató otro alíscafo, el Farallón, que había salido una hora después desde Colonia y venía con sus pasajeros. Nos localizó con un reflector porque algunos teníamos silbatos en el salvavidas. Cuando nos



Graciela Giacove recuerda que llegado ese punto de su denuncia "el subprefecto segundo que me tomaba declaración me aclaró que yo podía estar alterada en mis facultades como consecuencia del hecho traumático vivido pero que si levantaba falso testimonio, esto podía volverse en mi contra". "Yo no podía soportar que después de todo lo sucedido me trataran de loca", aclara Giacove. Y una vez más manifestó que "producido el accidente vio la falta de elementos para superarlo: eran insuficientes los salvavidas y las balsas, no había remos ni bengalas". "Los papeles estaban en orden", le contestó, eficiente, el funcionario de la Prefectura. "Sí, pero cuando se produjo el incendio yo no podía subirme a un papel para salvarme", respondió la pasajera.

Por aquellos días los testimonios de los náufragos eran coincidentes: "Los botes salvavidas éstaban pinchados", declaró una sobreviviente en el programa radial *Magdalena bien temprano*. "Hubo gente que no tenía salvavidas –agregó– porque la mayoría eran de tamaño chico, como para niños, y la tripulación en ningún momento dijo lo que estaba pasando". "La evacuación se demoró hasta último momento cuando podrían haberlo hecho antes sin correr demasiados riesgos", afirmó Alberto Oscar Pensado.

"El camarero Carmelo Luzzi dio la orden de abandonar la nave cuando estábamos tapados por el humo y la puerta ya se había incendiado", continúa su relato Graciela Giacove. "Luzzi y un hombre vestido con mameluco blanco bajaron a buscar un matafuego. Cuando volvieron yo no podía creer lo que veía: traían un matafuego más chico que el que yo llevo en mi auto". "No voy a poder olvidar jamás –asegura la pasajera– la imagen de Luzzi: un hombre lívido, desencajado que golpeaba con los puños hasta lograr abrir una pequeña escotilla en el techo –justo arriba de mi asiento– para que lográramos salir".

Junto al recuerdo del camarero al que los sobrevivientes describen como un héroe que murió luego de hacer todo lo posible para salvar a los pasajeros del *Flecha del Litoral*, Graciela Giacove evoca a un hombre canoso, cuarentón, cuyo nombre desconoce y a quien quiere volver a ver. "Yo me había tirado al agua por miedo a morir quemada –explica–, él venía con dos salvavidas y le dijo a su mujer que se sacara el tapado de piel y se arrojara al río. Yo lo miré con desesperación. Sólo pude decirle: por favor, no sé nadar. Fue suficiente para que ese hombre me diera su salvavidas".

Socios del silencio

En noviembre de 1986 la empresa Alimar no rechazaba a la prensa. Julio López, el gerente de Operaciones "se cansó de explicar a cuanto periodista se le acercara, los pormenores del accidente", publicó *Clarín* el martes 4 de noviembre. "Prefectura realizó inspecciones de la flota hace muy poco y todo estaba en orden. La gente, en la desgracia y por el nerviosismo, dice cosas que no son ciertas", respondió López por aquel entonces ante el reclamo de los sobrevivientes y familiares de las víctimas. "Escuché quejas porque en las balsas había agua –admitió–; eso es lógico en semejante situación. Son las mismas balsas que sirvieron cuando el hundimiento del General Belgrano en la guerra de las Malvinas. Anualmente hay un servicio completo y yo le puedo asegurar que la reciente inspección encontró todo lo pedido y mucho más". "Lo que ocurrió –sintetizó el gerente de Alimar– es que el fuego resultó incontrolable para los matafuegos".

Sin embargo, un punto no resulta claro. El alíscafo debía llevar una batería de dióxido de carbono suficiente para inundar toda la sala de máquinas y así extinguir el fuego. ¿Tenía, realmente, la nave este sistema contraincendio? Y en tal caso, ¿por qué no se utilizó? Algunos se inclinan por la falla del sistema. Otros afirman que en la sala de máquinas una puerta había quedado abierta con lo cual se impedía el correcto funcionamiento del mecanismo que consiste en reducir el oxígeno del ambiente para evitar la propagación del fuego.

Hoy, Alimar ya no quiere hablar del tema. "El gerente me pide que le diga que la empresa no tiene nada que declarar y que si le interesa el tema, recurra a la Prefectura y al Juzgado", respondió a **Página/12** María Cristina Ocampo, secretaria de Gerencia de Alimar. Quizás la elección del silencio resulte prudente en un momento en que esta empresa junto con Alíscafos Belt estableció un "Puente Fluvial" que ofrece servicios diarios entre Buenos Aires y Colonia publicitados como "miniturismo en el Uruguay", y que, además, el pasajero puede completar con "excursiones a Montevideo, Piriápolis, Punta del Este y los balnearios oceánicos de Rocha".

En el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Criminal y Correccional Federal N° 5, del Dr. Martín Irurzun, Secretaría N° 14 de Benjamín Zóttelle, la causa aún está lejos de la etapa de sentencia.

El capitán Juan Carlos Jarsún dialogó telefónicamente con **Página/12**. "No tengo nada que decir. Ya hice las declaraciones donde correspondía. Usted tiene derecho a pedirme la nota y yo a negársela", manifestó.

Cristina Torrilli, miembro de la tripulación, luego de dudar, también optó por el silencio. Aun varios de los sobrevivientes y familiares de las víctimas que iniciaron juicios en sede civil por indemnización de daños y perjuicios, se negaron a hablar. La decisión se relaciona, según explicaron, con una reciente propuesta de Alimar para alcanzar un acuerdo extrajudicial. La oferta de la empresa versaría en la mitad de la suma reclamada en la demanda que en el caso de pérdida de vidas humanas oscilaba en noviembre de 1986 en los 120.000 australes. En el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 6, el titular de la Secretaría N° 12 donde tramitan algunas de estas causas, Santiago Bardi también se asoció al mutismo generalizado.

LA BUSQUEDA

El 3 de noviembre de 1986 algunos datos eran precisos: el alíscafo había fondeado a la altura del kilómetro 20. La nave accidentada había sido avistada por otras embarcaciones, entre ellas los guardacostas 70 y 12, la lancha 22 de la Prefectura, el alíscafo "Farallón", el ferry "Silvia Ana", el buque tanque "Cabo Blanco", el remolcador "Soledad Rua" y los balizadores "390 B" y "573 B". Aún había otra certeza: el casco hundido y los desaparecidos que podrían haber quedado atrapados en él, no estaban a más de siete metros de profundidad. La Prefectura Naval Argentina comenzó la tarea de rastrillaje en busca de los restos el día siguiente al del accidente.

"Con el alíscafo las cosas se han complicado. Estará entre 7 y 4 metros de profundidad pero hay que establecer dónde", declaró a los veinte días del naufragio el prefecto mayor Osvaldo Amorós, titular de la División Salvamento y Buceo de la Prefectura que tuvo a su cargo el operativo.

A un año del accidente el casco aún no ha sido hallado. La Prefectura, que ya lleva rescatadas 26 aeronaves caídas en el Río de la Plata en plazos que oscilan en los diez días de búsqueda, no ha logrado resolver este caso.

Un vocero de la oficina de prensa de la Prefectura Naval que, en cumplimiento de disposiciones de la institución pidió no ser mencionado, explicó a **Página/12** el método casi artesanal con que realizan el operativo las embarcaciones de búsqueda. "Detectado un objeto duro en el lecho del río –que puede ser desde una conchilla hasta un ancla o una silla–, los buzos se sumergen y tratan de ubicarlo a ciegas y al tacto, ya que en el Río de la Plata la visibilidad es cero."

Ante el fracaso de la Prefectura en el rescate de la nave en enero de 1987 el juez Fernando Archimbal, entonces a cargo del juzgado federal N° 5, ordenó la colaboración de la Armada con la embarcación oceanográfica "Cormorán", que dispone de una sonda ecógrafa de barrido lateral con un alcance de 60 metros a cada lado del buque para detectar elementos depositados en el lecho del río. En el singular caso del "Flecha del Litoral", la sofisticada tecnología tampoco resultó útil.

Esto es un gran malentendido

En el curso de la investigación surgen contradicciones de difícil explicación. Según la Prefectura, la escasa profundidad del Río de la Plata no facilita la búsqueda del casco hundido, sino que la dificulta. "Es que el instrumental del buque trabaja por una proyección en un cono –explica el encargado de prensa– con lo cual a mayor profundidad de las aguas, mayor es la superficie de rastrillaje".

"Al ser el alíscafo una embarcación construida en aluminio, es probable que producido el incendio se haya quemado todo lo que estaba sobre la línea de flotación y que sólo haya quedado la *batea*, es decir una pequeña superficie que permanecía en contacto directo con el agua", razona el funcionario de la Prefectura. "La batea, seguramente, no cayó a pique –continúa– sino que podría haber derivado como consecuencia de las corrientes y los vientos". "Si todo sucedió de este modo, es casi imposible ubicarla", concluye. En enero de 1987, por el contrario, el prefecto mayor Amorós aseguró que como el "Flecha del Litoral" había echado ancla, el desplazamiento en el fondo del río no era posible. "Una vez que se hundió ya no pudo cambiar de lugar. Donde se sumergió tiene que estar", dijo, en aquella oportunidad, Amorós. Ante esta acotación, el vocero de la Prefectura responde que "el organismo técnico hizo una conjetura válida: el ancla del alíscafo es tan liviana como el resto de la embarcación con lo cual, teniendo en cuenta la tormenta que había aquella noche, probablemente se haya cortado".

En cuanto a los desaparecidos, en la oficina de prensa de la Prefectura se rechaza de plano la idea de que hayan quedado atrapados en el casco de la nave: "Partimos de la hipótesis de que todos tuvieron oportunidad de tirarse al agua porque el incendio no consistió en una explosión violenta, sino que se fue propagando lentamente". Sin embargo, en opinión de los sobrevivientes, salir no resultaba tan sencillo. "Había que pasar por una escotilla de unos 70 centímetros por 60, y el humo obstruía todo", dijo Ana Alvarez de Segura. "Tuve que dejar mi bolso entre las llamas porque no pasaba por la pequeña abertura que había para salir", coincidió Graciela Giacove. ¿Cómo fundamentar, entonces, la hipótesis de que 103 pasajeros y 9 tripulantes urgidos por un incendio de tal magnitud que no lograron controlar y que devoró todo menos la batea, pudieron abandonar el alíscafo a tiempo, cuando varios de los náufragos llegaron a puerto con quemaduras que a los pocos días los llevaron a la muerte?



Marina quiere controlar todas las aguas, Prefectura defiende con uñas y dientes su función en los ríos. Ni una ni otra encontraron el alíscafo.

LA JUSTICIA TOCA FONDO

Por Daniel Casas

Cuando el fuego, el horror y la muerte quedaron atrás; cuando se perdieron todas las esperanzas de encontrar a alguien más con vida, una segunda intancia –aún inconclusa– se abrió. Había que determinar causas y responsabilidades, actitudes y negligencias; había que hacer justicia. La búsqueda infructuosa del casco del "Flecha del Litoral", sumada a los testimonios de los sobrevivientes, comenzó a teñirse de hipótesis, en su mayoría contradictorias.

La causa se radicó en el Juzgado Nacional de 1° Instancia en lo Criminal y Correccional, en ese momento a cargo del juez Fernando Archimbal, bajo la carátula de "Averiguación Naufragio y Homicidio Culposo y lesiones". Desde ese momento, Archimbal y su reemplazante cuando fue ascendido a camarista de los Tribunales de San Martín, el juez Martín Irurzun, supieron que había dos cuestiones centrales por resolver: en primer lugar, el siniestro y sus causas, para lo cual es indispensable no sólo que aparezca el casco sino que esté en condiciones para hacer las pericias necesarias. Luego, evaluar el manejo de la situación una vez producido el accidente.

En este segundo punto se complica la situación del capitán del alíscafo, Juan Jarsun. De acuerdo con la Ley de Navegación (20.094), todo lo que suceda en un barco mientras se encuentre navegando es responsabilidad del capitán, y en segunda instancia de la empresa Alimar S.A.

De los testimonios de la tripulación surgen elementos contradictorios que, salvo en el caso del jefe de máquinas, permiten presumir a quienes han tenido acceso al expediente judicial que Jarsun fue superado por los hechos y que hubo negligencias, aún no probadas, por parte de Alimar.

Algunos datos puntuales a tener en cuenta son significativos: el "Flecha del Litoral" no pudo realizar otro viaje Colonia-Buenos Aires, programado para la mañana del día del accidente porque un desperfecto mecánico le impidió arrancar; el motorista que dio el aviso de incendio, según trascendió, no estaba autorizado por Prefectura para ocupar ese puesto sino el de mecánico de segunda; una de las azafatas no había rendido su examen de natación reglamentario. Obviamente son varios los puntos oscuros y las responsabilidades comienzan a repartirse, esas posibles negligencias de la empresa también son incumbencia de quien debe controlar este tipo de irregularidades, la Prefectura.

Sin duda, fue al tomar en cuenta estos elementos que el juez Martín Irurzun decidió ordenar un embargo contra el capitán y la empresa, por valor de 200.000 australes. Actualmente, el expediente se encuentra en la Cámara porque los incidentes del embargo fueron apelados por ambos. Cabe recordar que a Juan Jarsun, procesado y hasta ahora indagado por homicidio culposo y lesiones culposas, no corresponde dictarle prisión preventiva porque los delitos por los que se lo investigó son correccionales. Ahora, si se lo indagara por "siniestro", eventualmente podría corresponderle esa pena.

Justicia dividida

Con respecto a los juicios iniciados por los pasajeros o familiares de muertos y desaparecidos, curiosamente sólo 4 de las 109 personas que abordaron el aliscafo en Colonia iniciaron juicio, y sus causas están radicadas en el fuero de Acción Civil y Comercial (Juzgado N° 6 a cargo del juez Francisco de Asís Leonardo Soto).

Esta elección de la Justicia civil tiene una explicación: regular mejor que el fuero Penal, lo que significa que el monto a cobrar por acción indemnizatoria es mayor. Obviamente, siempre y cuando no exista un entendimiento entre las partes, lo que explicaría –en parte– la escasa cantidad de demandas.

No obstante, cabe preguntarse por qué la Justicia no ha citado a declarar a algunos pasajeros que, como en el caso de Ana Alvarez de Segura, manifestaron públicamente haber presenciado hechos claves para la investigación. Concretamente, esta sobreviviente fue la primera del pasaje en ver el fuego. Incluso, al otro día del naufragio desmintió ante las cámaras de Canal 11 al señor Julio López, gerente de Alimar, que había mostrado a los televidentes un alíscafo "similar" al siniestrado. Poco después, a pesar de haber declarado ante los medios su decisión de no entablar demanda –considera que es la Justicia quien debe investigar– la señora de Segura recibió dos llamados anónimos indicándole que no hiciera más declaraciones sobre el incendio; una advertencia sobre los intereses que se ocultan detrás de este caso.

Puente fluvial

A fines del año pasado, tras largas conversaciones, la empresa Alimar selló un pacto verbal –previo al accidente– con su par uruguaya Belt. El acuerdo consistía en formar un "puente fluvial" –nombre con el que funcionan formalmente desde principios de este año– intercalándose en los viajes a través del Río de la Plata. De este modo, cualquier persona que sacaba un pasaje en alguna de las dos línea sólo se enteraba en cuál le tocaría viajar al momento de abordar. Un sobreviviente –que tampoco hizo juicio– deslizó con cierta ironía: "A mí en realidad me tendría que pagar Belt, porque yo les saqué el pasaje a ellos y no tengo la culpa de que me hayan mandado en ese cascajo".

De acuerdo a los informes sobre el estado y mantenimiento de la flota de Alimar S.A. que figuran en el expediente 312633 de la Inspección General de Justicia, la empresa registrada legalmente el 5 de julio de 1961, inscribió al "Flecha del Litoral" el 14 de diciembre de 1965. También se desprende del expediente que esta nave fue comprada a una empresa italiana –que lo utilizaba para hacer travesías por el lago Di Como– y que fue construida en Messina aproximadamente en 1962.

Hipótesis de conflicto

Una de las hipótesis que se manejaron con más asiduidad en ámbitos judiciales tiene que ver con la jurisdicción de control del Río de la Plata. Durante el proceso militar la Armada hegemonizaba, entre otras cosas, el poder sobre todas las aguas territoriales. Pero luego del 10 de diciembre de 1983 comenzaron a cobrar fuerza las instituciones de control, como Prefectura, que logró cierta autonomía en sus funciones. Esto, dice la hipótesis, produjo cierta tirantez político-jurisdiccional entre ambas instituciones. Marina quiere controlar todas las aguas, Prefectura defiende con uñas y dientes su función en los ríos. Basado en esto, la teoría dice que Prefectura no querría encontrar el casco porque las pericias determinarían deficiencias que debería haber controlado, con el consiguiente rédito político para la Marina. Incluso, una variante más osada, asegura que el casco estaría escondido en los límites costeros de la Capital Federal a resguardo de todo rastreo.

Si bien la historia puede parecer un tanto extraña no alcanza la categoría de descabellada. Por lo pronto, ambas instituciones han entregado sus informes de búsqueda a la Justicia (la Armada lo hizo a pedido del juzgado en consideración de sus mayores elementos técnicos) y han dado el caso por cerrado, al menos por el momento. Como era de esperar, ninguna de las fuerzas reconoció tamaña teoría. Prefectura la negó enfáticamente y la Marina dio por concluida su inserción en el tema al entregar su informe, en setiembre, y no hizo declaraciones oficiales.

Por lo pronto lo único probado es lo obvio: el incendio se produjo en la sala de máquinas. Pero habría que determinar si en la nave existía previamente una pérdida de combustible y por qué no funcionó el mecanismo correspondiente para detener el incendio. Es curioso el informe del presentado por el perito de la compañía aseguradora "La Buenos Aires", que cubría los riesgos del casco y las maquinarias, porque no se comprende bien sobre la base de qué elementos lo realizó para poder aseverar que "a la altura del kilómetro 20/22 del canal de acceso a Buenos Aires, se produjo la rotura de un caño conductor de combustible que prendió fuego al entrar en contacto con el motor..."

Suponiendo que la intuición del perito sea correcta, queda el enigma, tal vez oculto bajo las aguas del río, de por qué no funcionó el dispositivo de seguridad contra incendios.

En el expediente de Alimar figuran varias evaluaciones técnicas y tasaciones del "Flecha del Litoral". En el último existente, hecho en agosto de 1982 por la empresa Leza, Escriña y Asociados S.A., detalla que en el sistema contra incendios "hay una bomba acoplada al motor propulsor de babor que alimenta una boca ubicada en cubierta. Además, dispone de matafuegos de anhídrido carbónico y tipo espuma". También se habló, aunque no figura en el expediente, de que el alíscafo tenía un dispositivo contra incendios que ante la propagación del fuego automáticamente llenaba de espuma la sala de máquinas. En cualquier caso, ni uno ni otro funcionó.

RELATO DE UN NAUFRAGO

Ana Alvarez de Segura fue una de las sobrevivientes de aquella noche del 2 de noviembre. Circunstancialmente fue la primera persona del pasaje en ver el fuego y quien puso sobre aviso a los ocupantes de uno de los salones del aliscafo. Por este motivo, su testimonio puede considerarse clave.

–Comencé a mirar con insistencia por la escotilla cómo el mecánico intentaba apagar las llamas con un trapo. Cuando el muchacho vio que era inútil subió, pasó a mi lado, y fue a avisar a la timonera.

–Es decir que no había un medio de comunicación entre la timonera y la sala de máquinas...

–Ni medios para comunicarse ni nada con lo que se pudiera apagar el fuego ahí abajo porque si hubiera habido un matafuego no hubiera intentado apagarlo a trapazos. Enseguida volvió acompañado con un hombre vestido con uniforme azul, con un matafuego. Pero ya no pudo bajar, el fuego estaba muy próximo a la escalera de la escotilla. Ahí el uniformado le preguntó qué había pasado y el mecánico le dijo que se había prendido un trapo con kerosene, mientras abría el matafuego y lo ponía en la boca de la escotilla. Cuando se terminó la espuma yo pensé que se había apagado, pero enseguida comenzó a salir un humo negro y el muchacho me dijo que me fuera lo más atrás que pudiera.

–¿No regresó al salón en que viajaba?

–No, las llamas que ya salían de la escotilla no me dejaban pasar. Así que me fui agarrando de la baranda hacia atrás y entré al salón de popa por la escotilla del techo. Todo el mundo me miraba como si estuviera loca; entonces les dije que se pusieran los salvavidas porque se estaba incendiando el aliscafo, mientras agarraba uno de un asiento vacío. La gente estaba desconcertada, no sabía qué hacer. La azafata comenzó a decir que había un pequeño inconveniente, pero que ya estaba todo controlado, que permanecieran en sus asientos. Y yo, en la otra punta del salón, les decía que no estaba nada controlado y que si se quedaban en sus lugares se iban a asfixiar. En ese momento comenzó a salir humo por una rendija y se paró todo el mundo. A mí no me daban las piernas para subir, fui una de las primeras. Sé que abajo hubo escenas de pánico y gente que se peleaba por los salvavidas, pero eso no lo vi.

–¿Y mientras pasaba esto, qué hacía la tripulación?

–Honestamente no sé. Cuando todavía estaba saliendo la gente por la escotilla de popa al único que vi fue al mecánico que estaba desatando una balsa para que subieran las primeras 25 personas. Yo dejé subir, primero a una señora embarazada y a los chicos, pero cuando vi que ya se iba llenando me tiré. El mecánico nos decía que nos metiéramos debajo del techo de la balsa porque cuando se inflara nos cubriría a todos, pero nunca se infló y mucha gente comenzó a caerse arriba de ese techo; así murió un señor de nuestra balsa, aplastado por la gente y ahogado por el agua que se filtraba en la balsa, que estaba pinchada.

–¿Cuánto tiempo estuvieron en esa balsa?

–Más de una hora. No teníamos nada en la balsa; ni remos ni bengalas, nada de nada. En un momento empezamos a remar con las manos para separarnos del aliscafo porque estaba todo prendido y teníamos miedo de que se nos cayeran pedazos con fuego encima. Y de las bengalas nos dimos cuenta cuando sentimos un helicóptero, que después me dijeron que era un "Puma" de la Prefectura, pero no recogió a nadie. Eso yo pienso que se debe a que no nos vio; ni siquiera teníamos –como dijeron– salvavidas fluorescentes. Ese es otro interrogante que me voy a hacer toda la vida: por qué un helicóptero con capacidad para 20 personas no rescató a nadie.

–Mientras estaban en la balsa, dentro de lo que podía ver, ¿qué sucedía con la gente del barco?

–Arriba ya no quedaba nadie. Yo vi dos balsas más, nunca 5 como dicen que había. Además mucha gente agarrada a los costados de las balsas. Incluso sentíamos muchos gritos de gente que estaba suelta en el agua, era desesperante. Aparte, la balsa era un caos, gente que gritaba, que rezaba, que puteaba, que pedía a los gritos que no la apretaran; era espantoso.

–¿Y cómo los rescataron?

–A nosotros nos rescató otro alíscafo, el Farallón, que había salido una hora después desde Colonia y venía con sus pasajeros. Nos localizó con un reflector porque algunos teníamos silbatos en el salvavidas. Cuando nos sentimos seguros de haber sido localizados les gritamos que había mucha gente en el agua, que los ubicaran primero a ellos. Entonces empezaron a rastrear con el faro y pienso que deben haber sacado personas del agua porque demoraron unos 40 minutos en acercarse. Mientras tanto en nuestra balsa nos habíamos intentado organizar para el rescate, pero en cuanto nos tiraron el cabo para que trepáramos al barco todo el mundo se desesperó y no hubo mujeres y niños que valieran.

–¿Por qué no inició juicio?

–Porque pienso que debe correr por cuenta de la Justicia investigar. De todos modos yo dije desde el primer día –cuando vinieron a verme de los canales de televisión– que estaba dispuesta a dar mi testimonio, porque pienso que es válido. Yo fui la primera persona del pasaje que vio el fuego y la única que puede aseverar que en la sala de máquinas no había nada para apagarlo. Dijdéon que el sistema de seguridad contra incendios era tan adelantado que cerrando la escotilla inundaba todo de espuma y se apagaba, pero eso no se hizo. Yo vi que ni cerraron la escotilla ni la inundaron con esa espuma que dicen. Lo demás lo puede decir cualquiera, si tenía ese sistema tan sofisticado, no funcionó. Pero a mí la Justicia no me llamó a declarar.

podrían haber quedado atrapados en él, no estaban a más de siete metros de profundidad. La Prefectura Naval Argentina comenzó la tarea de rastrillaje en busca de los restos el día siguiente al del accidente.

"Con el alíscafo las cosas se han complicado. Estará entre 7 y 4 metros de profundidad pero hay que establecer dónde", declaró a los veinte días del naufragio el prefecto mayor Osvaldo Amorós, titular de la División Salvamento y Buceo de la Prefectura que tuvo a su cargo el operativo.

A un año del accidente el casco aún no ha sido hallado. La Prefectura, que ya lleva rescatadas 26 aeronaves caídas en el Río de la Plata en plazos que oscilan en los diez días de búsqueda, no ha logrado resolver este caso.

Un vocero de la oficina de prensa de la Prefectura Naval que, en cumplimiento de disposiciones de la institución pidió no ser mencionado, explicó a **Página/12** el método casi artesanal con que realizan el operativo las embarcaciones de búsqueda. "Detectado un objeto duro en el lecho del río –que puede ser desde una conchilla hasta un ancla o una silla–, los buzos se sumergen y tratan de ubicarlo a ciegas y al tacto, ya que en el Río de la Plata la visibilidad es cero."

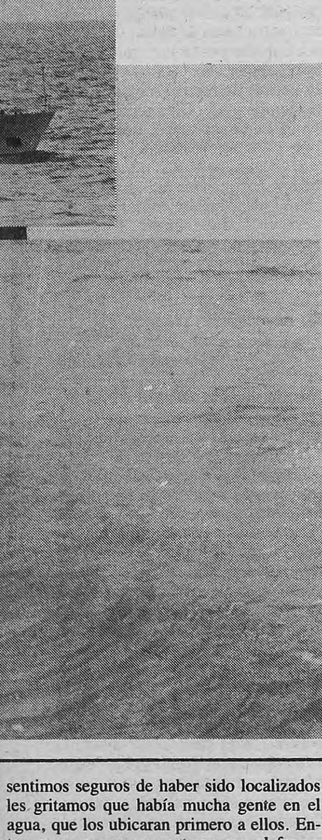
Ante el fracaso de la Prefectura en el rescate de la nave en enero de 1987 el juez Fernando Archimbal, entonces a cargo del juzgado federal Nº 5, ordenó la colaboración de la Armada con la embarcación oceanográfica "Cormorán", que dispone de una sonda ecógrafa de barrido lateral con un alcance de 60 metros a cada lado del buque para detectar elementos depositados en el lecho del río. En el singular caso del "Flecha del Litoral", la sofisticada tecnología tampoco resultó útil.

Esto es un gran malentendido

En el curso de la investigación surgen contradicciones de difícil explicación. Según la Prefectura, la escasa profundidad del Río de la Plata no facilita la búsqueda del casco hundido, sino que la dificulta. "Es que el instrumental del buque trabaja por una proyección en un cono –explica el encargado de prensa– con lo cual a mayor profundidad de las aguas, mayor es la superficie de rastrillaje".

"Al ser el alíscafo una embarcación construida en aluminio, es probable que producido el incendio se haya quemado todo lo que estaba sobre la línea de flotación y que sólo haya quedado la *batea*, es decir una pequeña superficie que permanecía en contacto directo con el agua", razona el funcionario de la Prefectura. "La batea, seguramente, no cayó a pique –continúa– sino que podría haber derivado como consecuencia de las corrientes y los vientos". "Si todo sucedió de este modo, es casi imposible ubicarla", concluye. En enero de 1987, por el contrario, el prefecto mayor Amorós aseguró que como el "Flecha del Litoral" había echado ancla, el desplazamiento en el fondo del río no era posible. "Una vez que se hundió ya no pudo cambiar de lugar. Donde se sumergió tiene que estar", dijo, en aquella oportunidad, Amorós. Ante esta acotación, el vocero de la Prefectura responde que "el organismo técnico hizo una conjetura válida: el ancla del alíscafo es tan liviana como el resto de la embarcación con lo cual, teniendo en cuenta la tormenta que había aquella noche, probablemente se haya cortado".

En cuanto a los desaparecidos, en la oficina de prensa de la Prefectura se rechaza de plano la idea de que hayan quedado atrapados en el casco de la nave: "Partimos de la hipótesis de que todos tuvieron oportunidad de tirarse al agua porque el incendio no consistió en una explosión violenta, sino que se fue propagando lentamente". Sin embargo, en opinión de los sobrevivientes, salir no resultaba tan sencillo. "Había que pasar por una escotilla de unos 70 centímetros por 60, y el humo obstruía todo", dijo Ana Alvarez de Segura. "Tuve que dejar mi bolso entre las llamas porque no pasaba por la pequeña abertura que había para salir", coincidió Graciela Giacove. ¿Cómo fundamentar, entonces, la hipótesis de que 103 pasajeros y 9 tripulantes urgidos por un incendio de tal magnitud que no lograron controlar y que devoró todo menos la batea, pudieron abandonar el alíscafo a tiempo, cuando varios de los náufragos llegaron a puerto con quemaduras que a los pocos días los llevaron a la muerte?



Marina quiere controlar todas las aguas, Prefectura defiende con uñas y dientes su función en los ríos. Ni una ni otra encontraron el alíscafo.

sentimos seguros de haber sido localizados les gritamos que había mucha gente en el agua, que los ubicaran primero a ellos. Entonces empezaron a rastrear con el faro y pienso que deben haber sacado personas del agua porque demoraron unos 40 minutos en acercarse. Mientras tanto en nuestra balsa nos habíamos intentado organizar para el rescate, pero en cuanto nos tiraron el cabo para que trepáramos al barco todo el mundo se desesperó y no hubo mujeres y niños que valieran.

–*¿Por qué no inició juicio?*

–Porque pienso que debe correr por cuenta de la Justicia investigar. De todos modos yo dije desde el primer día –cuando vinieron a verme de los canales de televisión– que estaba dispuesta a dar mi testimonio, porque pienso que es válido. Yo fui la primera persona del pasaje que vio el fuego y la única que puede aseverar que en la sala de máquinas no había nada para apagarlo. Dijdéon que el sistema de seguridad contra incendios era tan adelantado que cerrando la escotilla inundaba todo de espuma y se apagaba, pero eso no se hizo. Yo vi que ni cerraron la escotilla ni la inundaron con esa espuma que dicen. Lo demás lo puede decir cualquiera, si tenía ese sistema tan sofisticado, no funcionó. Pero a mí la Justicia no me llamó a declarar.

LA JUSTICIA TOCA FONDO

Por Daniel Casas

Cuando el fuego, el horror y la muerte quedaron atrás; cuando se perdieron todas las esperanzas de encontrar a alguien más con vida, una segunda intancia –aún inconclusa– se abrió. Había que determinar causas y responsabilidades, actitudes y negligencias; había que hacer justicia. La búsqueda infructuosa del casco del "Flecha del Litoral", sumada a los testimonios de los sobrevivientes, comenzó a teñirse de hipótesis, en su mayoría contradictorias.

La causa se radicó en el Juzgado Nacional de 1° Instancia en lo Criminal y Correccional, en ese momento a cargo del juez Fernando Archimbal, bajo la carátula de "Averiguación Naufragio y Homicidio Culposo y lesiones". Desde ese momento, Archimbal y su reemplazante cuando fue ascendido a camarista de los Tribunales de San Martín, el juez Martín Irurzun, supieron que había dos cuestiones centrales por resolver: en primer lugar, el siniestro y sus causas, para lo cual es indispensable no sólo que aparezca el casco sino que esté en condiciones para hacer las pericias necesarias. Luego, evaluar el manejo de la situación una vez producido el accidente.

En este segundo punto se complica la situación del capitán del alíscafo, Juan Jarsun. De acuerdo con la Ley de Navegación (20.094), todo lo que suceda en un barco mientras se encuentre navegando es responsabilidad del capitán, y en segunda instancia de la empresa Alimar S.A.

De los testimonios de la tripulación surgen elementos contradictorios que, salvo en el caso del jefe de máquinas, permiten presumir a quienes han tenido acceso al expediente judicial que Jarsun fue superado por los hechos y que hubo negligencias, aún no probadas, por parte de Alimar.

Algunos datos puntuales a tener en cuenta son significativos: el "Flecha del Litoral" no pudo realizar otro viaje Colonia-Buenos Aires, programado para la mañana del día del accidente porque un desperfecto mecánico le impidió arrancar; el motorista que dio el aviso de incendio, según trascendió, no estaba autorizado por Prefectura para ocupar ese puesto sino el de mecánico de segunda; una de las azafatas no había rendido su examen de natación reglamentario. Obviamente son varios los puntos oscuros y las responsabilidades comienzan a repartirse, esas posibles negligencias de la empresa también son incumbencia de quien debe controlar este tipo de irregularidades, la Prefectura.

Sin duda, fue al tomar en cuenta estos elementos que el juez Martín Irurzun decidió ordenar un embargo contra el capitán y la empresa, por valor de 200.000 australes. Actualmente, el expediente se encuentra en la Cámara porque los incidentes del embargo fueron apelados por ambos. Cabe recordar que a Juan Jarsun, procesado y hasta ahora indagado por homicidio culposo y lesiones culposas, no corresponde dictarle prisión preventiva porque los delitos por los que se lo investigó son correccionales. Ahora, si se lo indagara por "siniestro", eventualmente podría corresponderle esa pena.

Justicia dividida

Con respecto a los juicios iniciados por los pasajeros o familiares de muertos y desaparecidos, curiosamente sólo 4 de las 109 personas que abordaron el alíscafo en Colonia iniciaron juicio, y sus causas están radicadas en el fuero de Acción Civil y Comercial (Juzgado Nº 6 a cargo del juez Francisco de Asís Leonardo Soto).

Esta elección de la Justicia civil tiene una explicación: regular mejor que el fuero Penal, lo que significa que el monto a cobrar por acción indemnizatoria es mayor. Obviamente, siempre y cuando no exista un entendimiento entre las partes, lo que explicaría –en parte– la escasa cantidad de demandas.

No obstante, cabe preguntarse por qué la Justicia no ha citado a declarar a algunos pasajeros que, como en el caso de Ana Alvarez de Segura, manifestaron públicamente haber presenciado hechos claves para la investigación. Concretamente, esta sobreviviente fue la primera del pasaje en ver el fuego. Incluso, al otro día del naufragio desmintió ante las cámaras de Canal 11 al señor Julio López, gerente de Alimar, que había mostrado a los televidentes un alíscafo "similar" al siniestrado. Poco después, a pesar de haber declarado ante los medios su decisión de no entablar demanda –considera que es la Justicia quien debe investigar– la señora de Segura recibió dos llamados anónimos indicándole que no hiciera más declaraciones sobre el incendio; una advertencia sobre los intereses que se ocultan detrás de este caso.

Puente fluvial

A fines del año pasado, tras largas conversaciones, la empresa Alimar selló un pacto verbal –previo al accidente– con su par uruguaya Belt. El acuerdo consistía en formar un "puente fluvial" –nombre con el que funcionan formalmente desde principios de este año– intercalándose en los viajes a través del Río de la Plata. De este modo, cualquier persona que sacaba un pasaje en alguna de las dos línea sólo se enteraba en cuál le tocaría viajar al momento de abordar. Un sobreviviente –que tampoco hizo juicio– deslizó con cierta ironía: "A mí en realidad me tendría que pagar Belt, porque yo les saqué el pasaje a ellos y no tengo la culpa de que me hayan mandado en ese cascajo".

De acuerdo a los informes sobre el estado y mantenimiento de la flota de Alimar S.A. que figuran en el expediente 312633 de la Inspección General de Justicia, la empresa registrada legalmente el 5 de julio de 1961, inscribió al "Flecha del Litoral" el 14 de diciembre de 1965. También se desprende del expediente que esta nave fue comprada a una empresa italiana –que lo utilizaba para hacer travesías por el lago Di Como– y que fue construida en Messina aproximadamente en 1962.

Hipótesis de conflicto

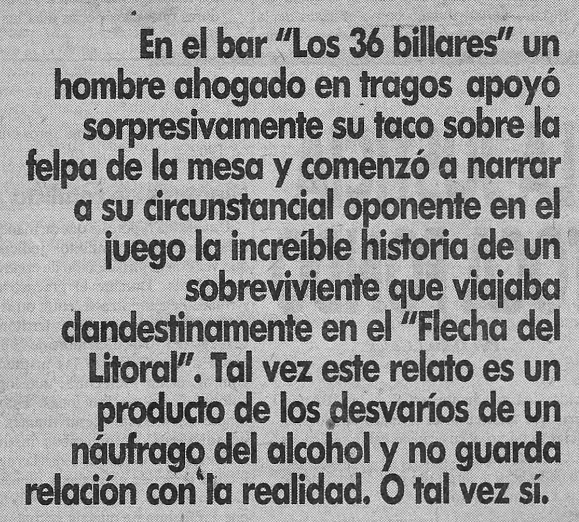
Una de las hipótesis que se manejaron con más asiduidad en ámbitos judiciales tiene que ver con la jurisdicción de control del Río de la Plata. Durante el proceso militar la Armada hegemonizaba, entre otras cosas, el poder sobre todas las aguas territoriales. Pero luego del 10 de diciembre de 1983 comenzaron a cobrar fuerza las instituciones de control, como Prefectura, que logró cierta autonomía en sus funciones. Esto, dice la hipótesis, produjo cierta tirantez político-jurisdiccional entre ambas instituciones. Marina quiere controlar todas las aguas, Prefectura defiende con uñas y dientes su función en los ríos. Basado en esto, la teoría dice que Prefectura no querría encontrar el casco porque las pericias determinarían deficiencias que debería haber controlado, con el consiguiente rédito político para la Marina. Incluso, una variante más osada, asegura que el casco estaría escondido en los límites costeros de la Capital Federal a resguardo de todo rastreo.

Si bien la historia puede parecer un tanto extraña no alcanza la categoría de descabellada. Por lo pronto, ambas instituciones han entregado sus informes de búsqueda a la Justicia (la Armada lo hizo a pedido del juzgado en consideración de sus mayores elementos técnicos) y han dado el caso por cerrado, al menos por el momento. Como era de esperar, ninguna de las fuerzas reconoció tamaña teoría. Prefectura la negó enfáticamente y la Marina dio por concluida su inserción en el tema al entregar su informe, en setiembre, y no hizo declaraciones oficiales.

Por lo pronto lo único probado es lo obvio: el incendio se produjo en la sala de máquinas. Pero habría que determinar si en la nave existía previamente una pérdida de combustible y por qué no funcionó el mecanismo correspondiente para detener el incendio. Es curioso el informe del presentado por el perito de la compañía aseguradora "La Buenos Aires", que cubría los riesgos del casco y las maquinarias, porque no se comprende bien sobre la base de qué elementos lo realizó para poder aseverar que "a la altura del kilómetro 20/22 del canal de acceso a Buenos Aires, se produjo la rotura de un caño conductor de combustible que prendió fuego al entrar en contacto con el motor..."

Suponiendo que la intuición del perito sea correcta, queda el enigma, tal vez oculto bajo las aguas del río, de por qué no funcionó el dispositivo de seguridad contra incendios.

En el expediente de Alimar figuran varias evaluaciones técnicas y tasaciones del "Flecha del Litoral". En el último existente, hecho en agosto de 1982 por la empresa Leza, Escriña y Asociados S.A., detalla que en el sistema contra incendios "hay una bomba acoplada al motor propulsor de babor que alimenta una boca ubicada en cubierta. Además, dispone de matafuegos de anhídrido carbónico y tipo espuma". También se habló, aunque no figura en el expediente, de que el alíscafo tenía un dispositivo contra incendios que ante la propagación del fuego automáticamente llenaba de espuma la sala de máquinas. En cualquier caso, ni uno ni otro funcionó.



EL HOMBRE QUE NUNCA EXISTIO

En el bar "Los 36 billares" un hombre ahogado en tragos apoyó sorpresivamente su taco sobre la felpa de la mesa y comenzó a narrar a su circunstancial oponente en el juego la increíble historia de un sobreviviente que viajaba clandestinamente en el "Flecha del Litoral". Tal vez este relato es un producto de los desvaríos de un náufrago del alcohol y no guarda relación con la realidad. O tal vez sí.

Por Enrique Medina

De los infinitos trabajos que experimentó, Mario Tozlar decidió elegir el tráfico de "pasta" no sólo por ser el que más ganancia le daba sino porque además le permitía viajar y desentenderse de las naturales obligaciones civiles. Totalmente desarraigado, siempre se negó a creer en la posibilidad de ser argentino, venezolano o peruano. Retraído, llenó su soledad con la lectura y otras distracciones egoístas. Hábil manipulador de personas, llegó a cruzar fronteras sin necesidad de mostrar papeles identificatorios, que siempre los tuvo, y muy variados. La noche del domingo 2 de noviembre del año pasado, en Colonia, volvió a subir al alíscafo Flecha del Litoral para el acostumbrado tráfico sin pagar el pasaje. Apenas unas palmadas en la espalda, una conversación trivial, generalmente sobre política: el repetido café y el paseo por la cubierta, gallardo, curioseando gente. Esa noche se encontró con el rostro de una mujer que a pesarsde hallarse acompañada no dejó de mirarlo. Perplejo por la insistencia de ella, se acobardó y siguió caminando. Encontró un lugar para sentarse. Abrió el portafolios, extrajo un librito y comenzó a leer: "Soy un hombre de cierta edad"... Nadie podía imaginar que ese hombre gris, abstraído en la lectura de *Bartleby* de Herman Melville, con prólogo de Borges, tuviera entre las paredes del portafolios una poco humilde carga de "pasta" peruana, esa coca en bruto para los que tienen muy poca plata y que al cabo de tres meses les pone la piel verde a los fanáticamente adictos. Tampoco podían suponer que había nacido en un circo sin nacionalidad, ni que había presenciado ajusticiamientos de campesinos acorralados entre Sendero Luminoso y los militares, ni que estaba atascado en la primera frase del libro reiterándola sin fin. Mario Tozlar, un hombre de cierta edad, se levantó y fue en busca de la mujer. La vio en el mismo lugar discutiendo con el hombre que la acompañaba. Se quedó mirándola sin que ella lo percibiera. No logró entender por qué le atraía tanto ese rostro largo de huesos firmes. Caminó para distraerse pero más la pensaba. Se paseó frente a ella para que lo viera. Siempre lo miró.

Ya se distinguían las luces de Buenos Aires cuando apareció el camarero diciendo que estaban controlando un principio de incendio. Todos miraron su cara transparente y presintieron la mentira. Una señora señaló el humo que se filtraba por debajo de la puerta y gritó. Inmediatamente se desparramó el terror. Buscaron salvavidas debajo de los asientos. En algunos había. Muy pocos. El camarero trató de calmarlos y abrió unos armarios donde se presumía que podía haber muchos salvavidas. Otra desilusión; igual, Mario Tozlar consiguió agarrar uno. El fuego atravesaba la puerta. Tozlar buscó a los empujones. La mujer no aparecía por ningún lado. Junto con una explosión se corta la luz. Los gritos desesperados de la gente estremecen la oscuridad. Tozlar rompe una escotilla con el portafolios. Otros hombres las rompen a las patadas. El humo es cada vez más denso. Empujándose, tironeándose de la ropa, todo el pasaje luchaba para salir de la trampa.

Con los ojos llorosos por el humo, Tozlar pudo distinguir a la mujer. No dudó. Fue a ella. Una anciana con una nena en brazos era llevada a la rastra por un hombre joven. Apretando el portafolios contra su cuerpo, Tozlar tomó a la mujer de un brazo y la impulsó hacia las escotillas rotas. Extrañamente tranquila, la mujer, ese rostro largo de huesos firmes, lo agarró del brazo con fuerza, como quien se aferra al cielo azul antes de ser fusilado. Supo él, mientras el acompañante ya se adelantaba por la escotilla, que ella conservaba desde mucho tiempo atrás un secreto, un peligro a superar, un desamparo intenso y doloroso. El fuego creció, iluminó los ojos de la mujer que recibió, quieta, el beso de Tozlar. Todos gritaban que los dejaran escapar y que no querían morir quemados. Él obligó a la mujer a salir pgr la escotilla. Algunos puntiagudos trozos de vidrio herían las manos y piernas de personas que no se daban por aludidas. Mientras cada uno presionaba para escapar, entre gritos histéricos se daban razones que explicaban lo ocurrido. La detención del barco terminó de enloquecer a los más nerviosos que gritaban:

–¡Vamos a hundirnos!

–¡Se está incendiando el barco!

–¡Salten que va a explotar!

Y la gente empezó a saltar con salvavidas y sin salvavidas. El agua los recibió hambrienta.

Un tripulante pide ayuda para controlar a la gente y nadie le hace caso. Los hombres tratan de liberar unos botes inflables. La gente que ya está en el agua pide auxilio porque el río está muy picado. El viento sopla fuerte y permanente y el frío atraviesa las caras y entumece las piernas. Por la escalera aparece el camarero envuelto en llamas, gritando se pierde entre el humo. Dos hombres se pelean por un salvavidas y un chico se abraza a la madre. El barco, ínfima sopapa en aguas barrosas, corcovea camino al fondo. Todos se dan cuenta de que han comenzado a penetrar en la muerte.

Tozlar ayuda a tirar las balsas al agua. Otra explosión y se pierde el último resto de serenidad. Ya ni los tripulantes respetan el orden de salvataje. Todos se lanzan sobre las balsas. Un hombre echa al agua a otro y le quita el lugar. Tozlar le dice a ella:

–¡Si no sabe nadar agárrese de mí!

Y le hace seña al acompañante para lanzarse los tres juntos hacia una de las balsas; justo en ese instante el barco vuelve a golpear persiguiendo el fondo. Ella se cae. El acompañante se desentiende y salta hacia la balsa. Tozlar levanta a la mujer y se tira al agua con ella. La marejada es muy violenta. Las olas miden más de un metro. Alejan la balsa con el acompañante. Otra gente sube. Se escuchan insultos, rezos, aullidos. El alíscafo ya es un volcán. En la noche negra las llamas permiten que se distingan las balsas y la gente nade hacia ellas. Impotente para luchar contra las olas, una anciana se deja ahogar. Tozlar intenta ayudar a una mujer que llora sosteniendo a su hijita ya muerta; las olas le ganan de mano y las cubren para siempre.

–¡No hay luces de bengala!

–¡Los remos, cómo se sacan!

Tozlar ve a la gente en la balsa impidiendo que otros suban:

–¡No hay más lugar! ¡Nos vamos a ahogar todos si suben más!

Mientras se quita los zapatos para aligerar las piernas, Tozlar busca con desesperación el rostro largo de huesos firmes. Una mujer le clava las uñas en la cara antes de hundirse. Inesperadamente se encuentra al lado de una balsa y consigue trepar. El alíscafo a medida que se va hundiendo va restando luz. Un estornudo de las llamas deja ver montones de personas flotando, aferrándose unos a otros, sin esperanzas. Entre ellos, el rostro que Tozlar tanto busca. Grita. Pide que remen con las manos para ir en ayuda. Nadie le hace caso. Él lo intenta. Ve en otra balsa al acompañante, seguro en el espacio ganado, que la mira sin perturbarse. Ella podría ser ayudada por el acompañante. Tozlar grita, ve que ella se va hundiendo, que asoma y se esconde, que apenas un brazo, la mano... Le grita al acompañante, lo insulta, pero es tanto el ruido del agua, del fuego, de la gente gritando que el otro no lo oye. O hace que no lo escucha.

Luego de ser salvados y ya en el control de tierra, en medio del caos y la incomprensión, Mario Tozlar se dio cuenta de que en algún momento había asegurado el portafolios al cinturón. Lo abrió, no estaba mojado por dentro. Sacó el librito. Llegó hasta un taxi. Después de dar la dirección y responder a las preguntas del chofer, leyó: "Soy un hombre de cierta edad"...